ワイドカラー

WIDE COLOUR

ノースアメリカン

P-51B

カラー：新迷彩のA-10サンダーボルトII

☆特集☆ 仏・カイ航空基地の航空ショーを見る

エースが話るムスタング対鍾馗の決戦

'78 9 SEPTEMBER

BUNRIN-DO JAPAN $3.30

新迷彩のA-10サンダーボルトII

A-10 THUNDERBOLT II IN NEW PAINT-SCHEME

(Photo by Michael F. Henning)

ネリス基地のエプロンで整備中の第57戦術訓練運隊（57th TTW）所属のA-10A
サンダーボルトII。機体には新しい迷彩塗装が施されている。

A-10A Thunderbolt of 57th TTW, newly camouflaged, at an apron, Nellis AFB.

(Photo by Michael F. Henning)

(Photo by Michael F. Henning)

(Photo by Michael F. Henning)

(Photo by Michael F. Henning)

左ページとこのページも新迷彩のA-10A。A-10のスポット迷彩は，今まで全面タンの上にブラウンとグリーンのスポットを施したものがあったが，写真の機体は全面グリーンの地にブラウンとグレイ系のスポット迷彩を施してある。

The new camouflage is in a scheme of brown/gray spots on the green ground, while the former was in a scheme of brown/green spots on the tan ground.

(Photo by Michael F. Henning)

↑飛行を終えて着艦する第134戦術電子戦攻撃飛行隊（VAQ-134）所属のEA-6Bプラウラー。
↓前部飛行甲板でエンジン始動する第113艦載早期警戒飛行隊（VAW-113）所属のE-2Bホークアイ。後方は第38対潜飛行隊（VS-38）所属のS-3Aバイキング。

↑EA-6B Prowler of VAQ-134
↓E-2B Hawkeye of VAW-113, and S-3A Viking of VS-38

空母エンタープライズの艦載機
USS ENTERPRISE & HER AIRCRAFT

△着艦する第1戦闘飛行隊（VF-1）所属のF-14Aトムキャット。
△F-14A Tomcat of VF-1

▽着艦する第196攻撃飛行隊（VA-196）所属のKA-6Dイントルーダー。
▽KA-6D Intruder of VA-196

オーストラリア海軍の空母メルボルン

HMS MELBOURNE OF ROYAL AUSTRALIAN NAVY

▽▽空母メルボルンの飛行甲板に並ぶNo.805中隊のA-4Gスカイホーク。写真のようにラダーを除く垂直尾翼を赤と白のチェッカー模様に塗り，胴体側面には飛隊のエンブレムを描いてある。

▽▽A-4G Skyhawk of No.805 Squadron, with the red/white checker tail, aboard HMS Melbourne. The unit emblem is described on the fuselage side.

ハワイのファントム
PHANTOMs IN HAWAII

カネオヘ・ベイ米海兵航空基地に駐留している，海兵第235戦闘攻撃飛行隊（VMFA-235）所属のF-4JファントムII。

F-4J Phantom II of VMFA-235, stationed at Kaneohe Bay MAS.

F-4C Phantom II of Hawaii Air National Guard, at Hickam AFB

ヒッカム空軍基地に駐留している，ハワイ州航空隊所属のF-4C ファントムII。この部隊では2年前までF-102Aを装備していた。

バージニア州航空隊のサンダーチーフとマーキング
VIRGINIA STATE ANG THUNDERCHIEF MARKING

(Photo by F. H. Mormillo)

去る3月にネリス基地で行なわれた"レッドフラッグ"演習に参加した、バージニア州航空隊第192戦術戦闘グループ（192ndTFG）所属のF-105。

F-105 Thunderchiefs of the 192nd TFG, Virginia Air National Guard, participating in "Red Flag" ≠78-5 at Nellis AFB.

(Photo by F. B. Mormillo)

演習に参加したF-105の中には、主翼付根下の胴体に写真のようなマーキングを施した機体があった。
△F-105D（シリアルナンバー61-212）に描かれた"Thunderchief"のマーキング。
▽前ページのF-105D（59-771）に描かれた"DYNAMIC DUO"。ユーモアのあるイラストである。

Some participants had individual color markings as shown here on the fuselage just under the wing root.

△"Thunderchief" on the F-105D (61-212)

▽"DYNAMIC DUO" on the F-105D (59-771)

Photo by F. B. Mormillo

▷F-105D（61-167）に描かれた"Millard the Mallard"のマーキング。

▷"Millard the Mallard" on the F-105D (61-167)

△F-105D（62-385）の"Fireball Express"のマーキング。胴体下面には訓練用の模擬爆弾を装備している。
◁F-105F（62-413）の"FLYING ANVIL"のマーキング。

△"Fireball Express" on the F-105D (62-385)
◁"FLYING ANVIL" on the F-105F (62-433)

(Photo by F. B. Mormillo)

▽F-105D（61-170）のマーキング。この"Thunder Ax（雷のオノ）"は、この機体が低空訓練中にあやまって三本の木と１本の電信柱を翼で切りたおし、主翼前縁と水平尾翼に損傷を受けながらも、パイロットのたくみな操縦により無事に帰投したという実話にもとづくものである。

▽"THUNDER AX" on the F-105D(61-170). This painting and name were inspired by an actual incident that happened to this aircraft. During a low altitude training flight, this F-105 actually hit the tops of three trees and a telephone pole.

(Photo by F. B. Mormillo)

(Photo by F. B. Mormillo)

(Photo by Frederick A.Johasen)

カナダ空軍のCF-5B

カナダ空軍コールド・レーク基地にある第419スコードロン所属のCF-5Bで，戦闘訓練時に仮想敵機として使用されているもの，迷彩塗装や機首の番号などは米空軍と同様である。

Canadair CF-5B Freedom Fighter of 419 Squadron Cold Lake, Alberta. Now used as aggressor aircraft for training Canadian fighter pilots in combat techniques.

CF-5B OF CANADIAN AF

(Photo by Frederick A.Johasen)

パナビア200トーネード
PANAVIA 200 TORNADO

△西ドイツ海軍用の塗装を施したパナビア200トーネードの海軍型。西ドイツ海軍では同機を120機装備予定している。
▽パナビア200 トーネードの原型4号機。

△PANAVIA 200 Tornado; Navy version, painted in the West German Navy paint scheme. West Germany is expected to equip 120 Tornadoes.
▽Prototype No.4 of PANAVIA 200 Tornado.

ハワイのファントム

PHANTOMS IN HAWAII

前ページとこのページは，ハワイのヒッカム空軍基地に駐留している，太平洋航空軍（PACAF：Pacific Air Forces）第154戦術戦闘群（154thTFG)に所属している。ハワイ州航空隊（ANG）第199戦術戦闘飛行隊（199th TFS）のF-4CファントムⅡ。この部隊は２年前までF-102Aを装備していた。

F-4C Phantom II of 199th TFS, 154th TFG, Hawaii ANG, Hickam AFB.

このページはカネオヘ・ベイ海兵航空基地に駐留している、海兵第235戦闘攻撃飛行隊（VMFA-235）所属のF-4J。この部隊は4月初めまで岩国基地に駐留していたが，輪番制でここにいたVMFA-212と交代した。

F-4J of VMFA-235, stationed at Kaneohe Bay MAS.

CANADIAN AF FREEDOM FIGHTER

Photos by William Riepl

カナダ空軍の フリーダム・ファイター

写真は去る5月21日，米ワシントン州にあるフェアチャイルド空軍基地のオープンハウスに，カナダ空軍のコールド・レーク基地から参加したCF-5フリーダム・ファイター。

△編隊飛行する第419スコードロン所属のCF-5B（中央2機）と第434スコードロン所属のCF-5A。
＜第419スコードロンのCF-5B。この機体はカナダ空軍の戦闘機パイロットの戦闘訓練用の仮想敵機に使用されているもので，機体の迷彩や機首の番号は米空軍と同様である。

［右ページ］上は編隊飛行するCF-5B（中央）とCF-5A。中は飛行を終え着陸した第419スコードロンのCF-5B。下はタキシングする第434スコードロンのCF-5A。

Fairchild AFB, Wash. Openhouse, 21 May 78. Canadian AF's CF-5 Freedom Fighter from Cold Lake Air Base.

△CF-5Bs (two in the center) of 419 Sq in formation flight and CF-5A of 434 Sq.

◁CF-5B of 419 Sq. It is used as an aggressor aircraft for Canadian fighter pilot training.

(Right page) Top is CF-5B (center) and CF-5A in formation flight. Center is CF-5B from 419 Sq. Bottom is CF-5A of 434 Sq taxiing.

ワイルド・ウィーズル型 F-16B

WILD WEASEL model F-16B

ゼネラル・ダイナミックス社フォートワース工場では，複座のF-16Bをベースに，敵の対航空機レーダーの封じ込め，敵地上防空装置の破壊を目的とする“ワイルド・ウィーズル”型への機体改造実験が進められている。ワイルド・ウィーズル任務にあたるF-16は，敵地上空で近接航空支援や縦深攻撃任務につく味方機の生存性を高めることにある。

〔前ページ上〕敵レーダの電波を探知するアンテナ・ポッドを翼端に，AGM-88ハームミサイル２発を翼下ステーション７に，AGM-65マーベリック３発をステーション３に，370ガロン増槽２個，胴体中央下にECMポッドを装備したF-16B。
△AGM-45シュライクをステーション２と８に，AGM-78“F”スタンダードARMをステーション３と７に装備したF-16B。
◁AGM-45シュライクをステーション２と８に，AGM-88ハームをステーション３と７に装備したF-16B。

(Previous page), Top, is the F-16B. It has the enemy radar detection antenna pod on the wingtips, two AGM-88 HARM (High-speed Anti-Radiation Missile at under-wing Station-7, three AGM-65 MAVERIC missiles at Station-3, two 370-gal auxiliary tanks under the wing, and ECM pod under the center of the fuselage.

△F-16B SHRIKE anti-radar missiles at Station-2 and -8, and AGM-78 version of Standard ARM at Station-3 and -7.

◁F-16B with AGM-45 SHRIKE anti-radar missiles at Station-2 and -8, AGM-88 HAAM at Station-3 and -7.

F-16先行量産型最終号機

PRE-PRODUCTION F-16 FIRST FLIGHT

このほど，F-16の先行量産型にあたる8号機が初飛行を行なった。この飛行で同機はテキサス州北部上空をマッハ0.6，高度40,000ftで飛行，4G旋回も行なった。また同機はまもなくエドワーズ基地へ移され，先行量産開発飛行計画に使用される。

Prototype No.8 F-16, or the last model in its pre-production stages made flight tests in Texas, when it flew at a speed of Mach 0.6 and at an altitude of 40,000ft. The 4-G turn test was also conducted.

P-12 Pursuit Plane (Model 100, civil), the eldest model by Boeing is still in service. Of eight planes manufactured late in the 1920s, this is the only flyable machine. Seen in the back is the newest model, Boeing 747, the first plane.

同社のチーフ・テスト・パイロットのリュー・ウォリック氏がプロペラに手をかけているのは，1920年代の終りに作られたP-12追撃機の民間型であるモデル100。同機は8機作られたうちの1機で，飛行可能な最古のボーイング機である。そのうしろは最新型のボーイング747の1号機。

ボーイング社現役の最新と最旧型機

ELDEST & NEWEST BOEING AC IN SERVICE

AIR-SHOW AT CRIAL AFB. FRANCE

フランス空軍

カイ基地の航空ショーを見る

（本文55ページ参照）

去る５月28日，パリの北方約60kmにあるフランス空軍のカイ基地で航空ショーが行なわれた。ここは，フランス防空空軍（CAFDA：Commandement Air des Forces de Defense Aerienne）に所属する第10迎撃団（EC：Escadre de Chasse）のホームベースで，ミラージュⅢC装備の1/10"Valois"と2/10"Seine"の２個スコードロン（Escadron de Chasse）が配備されている。

[illegible]

Mirage IVA. About 50 Mirage IVs are assigned to two wings, 91EC and 94EC.

Mirage F. 1 of 30EC.

Mirage IIIC of 2/10EC, with the "cock" marking tail. Of four ECs of CAFDA, the 10th Escadre is the only Mirage IIIC unit. In 1980, the F. 1 will replace the IIIC.

〔左ページ〕上はフランス空軍の戦略攻撃機ミラージュⅣA。現在50機ほどが第91、94の2個ウイングに配備されている。写真で、主翼付根の胴体下面にJATO離陸補助ロケットが取り付けられている。中は第30迎撃団所属のミラージュF.1、下はカイ基地のEC2/10所属のミラージュⅢC。CAFDAには4個の迎撃団が所属していて、その中でここの第10迎撃団は唯一のミラージュⅢC使用部隊（他はF.1を使用）だが、1980年にはF.1に機種変更される。尾翼マークは"ニワトリ"。このページ上は編隊飛行する第10迎撃団のミラージュⅢC。中と下は第30迎撃団のミラージュF.1。主翼下にはマトラR530、主翼端にはマトラR550空対空ミサイルを装備している。

Mirage ⅢCs of 10EC in formation flight. Middle and bottom are Mirage F.1 of 30EC. Note Matra R530 (under-wing) and Matra F550 air-to-air missiles (wingtip).

このページと右ページは，マジステール練習機を使用する，フランス空軍のアクロバットチーム“パトルイユ・ド・フランス”同チームは今年構成25周年を迎えたため，その記念としてフランス国内各地で展示飛行を行なっている。

LA PATROUILLE DE FRANCE
French AF acrobat team (Magister) is busy in filght schedule tihs year, as it fetes the 25th year anniversary.

△サンデジィア基地にあ
7戦闘航空団(7EC)所属の
ャガー。
◁ベルギー空軍から参加
F-104G。
▽西ドイツのビットブル
地に駐留する，米空軍第
術戦闘連隊(36th TFW)
のF-15A。

△Jaguar of 7EC based at Saint-Dizier.
◁F-104G participating in the show from Belgian AF
▽F-15 of the 36th TFW, U.S. Air Force, also participated from its base, Bitburg, West Germany.

"レッドフラッグ"演習に参加した "サンダーチーフ"

Photos by F.B. Mormillo

去る5月，ネリス空軍基地で行なわれた"レッドフラッグ"演習に参加した，バージニア州航空隊第192戦術戦闘グループ(192nd TFG)所属のF-105サンダーチーフ。

F-105 Thunderchiefs from the 192nd TFG, Virginia ANG, participating in "Red Flag" #78-5, held at Nellis AFB.

THUNDERCHIEFS IN RED FLAG #78-5

演習に参加した機体の中には，カラーページで紹介したマーキングを付けたものがあったが，上はF-105D(62-365)に描かれたもので，書き終える時間がなかったため下書きの状態である。下はエプロンで整備中のF-105F，右ページ上は基地上空で編隊解散するF-105D。同じく下は離陸するF-105D。

The individual marking of the F-105D (62-365) is not yet finished. Under maintenance is F-105F. Others are all F-105D models.

左ページ上はフライトラインのF-105D。同じく下はタキシング中のF-105D。長い脚や中翼配置の主翼など，F-105の特徴が良くわかる。このページ上と中は離陸するF-105D。下はフライトラインに並ぶF-105D。どの機体も胴体下面に訓練用模擬爆弾を装備している。

F-105D. Every F-105D has exercise bombs under the fuselage.

PHOTO NEWS

In a recent ceremony, two Jaguars, or the last of the contract, were delivered to Oman. Two Jaguars, just beside the escorting BAC-111 are those delivered this time. Others are those already in service.

New fuel boom for use by the KC-10A developed by McDonnell Douglas. A KC-135 is feeding a F-4 Phantom by the new device. The hook-up tests have been made 1,398 times, with the B-52, F-4, F-15, A-10 and C-5.

△ブリティッシュ・アエロスペースのロード・ベスウィック会長がオーマン王国を訪問中，同王国の基地に，契約中の最後のジャガー2機の引き渡しがこのほど行なわれた。この輸送飛行にはBAC1-11がエスコートとして当り，同機の両側に飛んでいる2機が引き渡し機だが，すでに就役中のジャガー4機が出迎えこれに加わった。

◁マクダネル・ダグラス社は新型空中給油機KC-10Aに取り付けられる発達型給油ブームの飛行使用テストを終えた。飛行テストは試作ブームをKC-135に取り付け，B-52，F-4，F-15，A-10，C-5との空中フックアップは合計1,398回，184時間，47回の飛行が行なわれた。

▽オーストラリア空軍が輸送力増強と効率化を図るため発注していた，C-130H 12機のうちの1号機がこのほど完成，ロッキード・ジョージア社でロールアウトした。

C-130H, the first of 12 high efficiency transports for Australian AF, recently rolled out at Lockheed's Georgia Works.

Airbus A. 300 for Iranian Airlines.

P-68B "Observer," developed by Sportavia Putzer, an affiliate of Rhein-Flugzeugbau GmbH, from the Italian twin-engined business aircraft, Partenavia P-68B "Victor." The "Obserber" will be used for police operations in West Germany beginning the end of June 1978.

〔上〕イラン航空向けエアバスA-300。
〔中〕イタリアのパルテナビアP 68Bビクトル縦用機を改造した，西ドイツ連邦警察用のパトロール監視機"オブザーバー"。改造したのはVFWフォッカー・グループのスポルタビア・ピュツァ社で，写真は6月19日に公開されたときのもの。ビクトルの機首が透明風防に改造されて，ヘリコプタなみの視界をえている。
〔下〕西ドイツのRFBが開発しているファントレイナーの原型2号機D-2タイプATI-2。飛行テスト中のもの。タンデム複座練習機ファントレイナー計画は1975年にスタート，すでに原型1号機のD1が1977年10月から飛行テストをつづけている。ATI-2はファントレイナーの武装したCOIN型である。

The second prototype Fantrainer-D 2, type ATI-2 (coin type), in test flight. It is largely identical to the D1 prototype, which has been under flight tests since October 1977.

〔上〕飛行テスト中のビッカーズ
スリングスビイ"ベガ"15m新型
ース用グライダー。同機はこれ
で約50機受注しており、今年初
から引渡しが開始されている。
〔中〕CAARP／マーデイCAP
LS曲技飛行機。本機の初飛行は
1969年7月で、現在8機が完成
ている。
〔下〕編隊飛行するダッソー社
ビジネス・ジェット機"ファル
ン50"

British "Vega" 15m racing glider with retractable tailwheel. The Vickers Slingsby sailplane will be delivered beginning this year. An order of about 50 gliders has already been hooked.

CAARP/Mudry CAP 20 LS acrobatic aircraft.

Dassault-Breguet business jet, 'Falcon 50'

F-WINR

①ゼルジンスキー巡洋艦と共同作戦中のヘリコプタ。②西シベリア平原と油田地帯で電力施設の輸送に使用されているヘリコプタ。同地区は5月でも降雪のある寒冷の地。油田や電線，パイプラインの敷設にはヘリコプタは重要な働き手である。③飛行任務を終えたパイロット。ヘリコプタの胴体側面には火器搭載用のランチャーが見える。④国境警備隊で活躍するヘリコプタ。このページの機体はいずれもミル-8型ヘリコプタである。

① "Dzerzhinsky" patrol gunboat operates with the support of a helicopter. ② A MI-8 helicopter in operation in the Tyumen oil region. ③ Helicopter crew after accomplishing a mission, Pacific border district. ④ MI-8 helicopter also in Pacific border district.

スナップだより
SNAPSHOTS

6月上旬横田基地に飛来した米予備役空軍(AFRES)所属のC-130A(東京都　高橋光弘)。

C-130A of Air Force Reserves (AFRES), early June, Yokota AB (by M. Takahashi, Tokyo).

6月上旬横田基地に飛来した米陸軍のOV-1モホーク(東京都　荒井透雄)。

OV-1 Mohawk of U.S. Army, early June, Yokota AB (by Y. Arai).

6月中旬厚木基地に飛来した嘉手納基地に駐留する米海軍のC-117D(東京都　竹内義久)。

C-117D of U.S. Navy from Kadena AB, early June at Atsugi (by Y. Takeuchi, Tokyo).

P-51DとBf109G-6の操縦席

P-51D&Bf109G-6 COCKPIT INTERIORS

（83ページ本文記事参照）

⬇ P-51D, right side of cockpit.

P-51D, Bf109G-6と第二次大戦のアメリカとドイツの代表的な戦闘機の操縦席をのぞいてみることにしよう。ここに紹介する両機は，写真左のように，米ワシントンのスミソニアン・ナショナル・エア・アンド・スペース・ミュージアムに展示されている機体である。

写真左下はP-51Dの操縦席前方と右側。中央に酸素ホースがのびており，その右手の風防開閉ハンドル，ラジオ・コントロール装置，IFF（敵味方識別）レーダー・コントロール・パネルなどがよくわかる。写真下は左後上方から見た操縦席前半部。前方と開閉風防の接合部もクローズアップされている。

⬇ P-51D, general view of cockpit.

カラーで見る コクピット内計器板

(83ページ本文記事参照)

(Photo : R.C.Mikesh)

ノースアメリカン P-51Dムスタング

Mustang's Cockpit Interiors

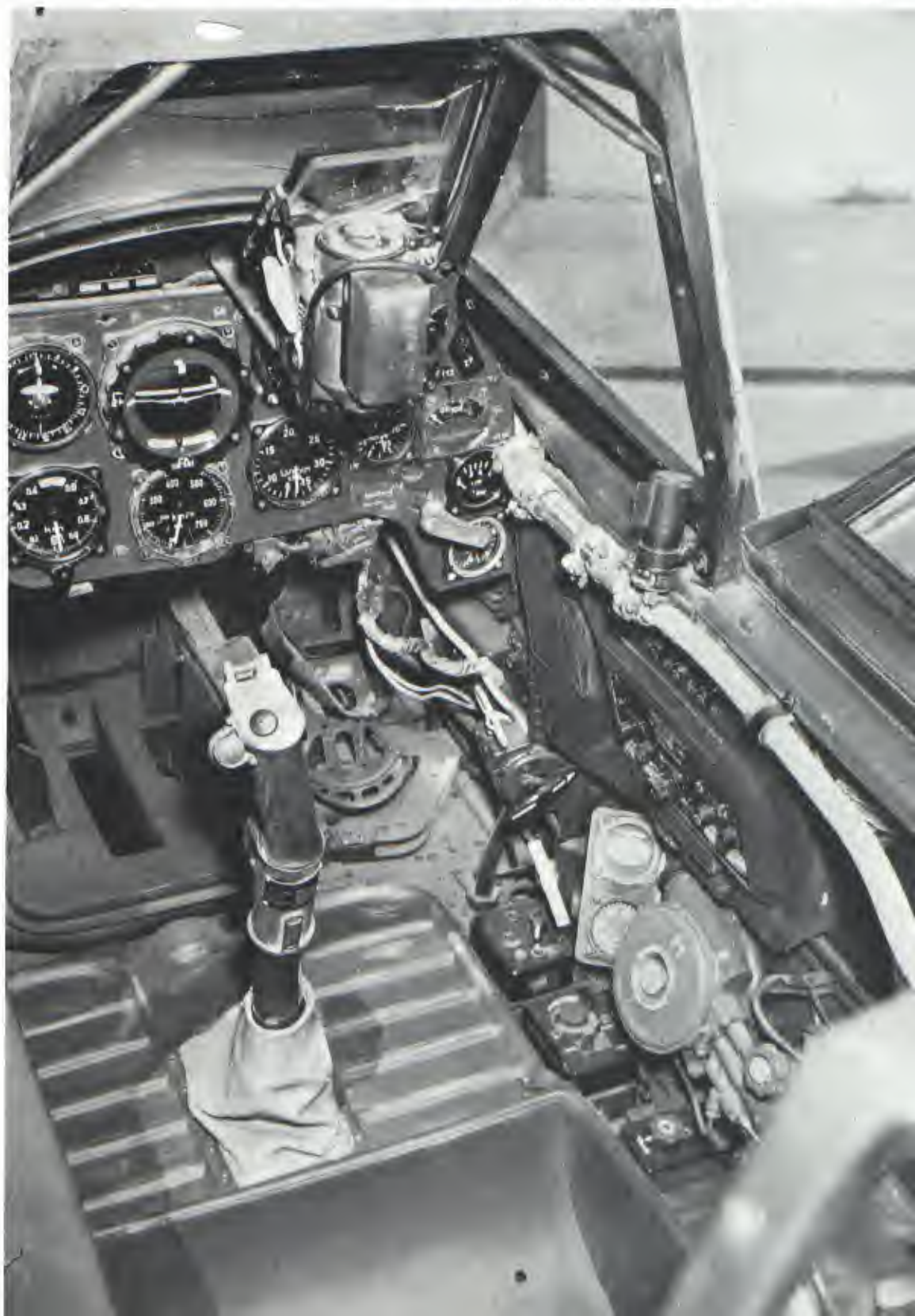
カラーで見るP-51Dムスタングと Bf109G-6の操縦席内。
上はP-51Dの正面板器板。右は同機の操縦席内左側。個々の計器については本文記事を参照して下さい。

写真上もP-51Dの操縦席。正面計器板と左側面である。計器板上方のボードには,「離陸前——トリム・タブス,燃料ブースト,油圧,バッテリと発電機」「着陸前——混合ガス,燃料ブースト,ランディング・ギア」と点検・注意事項が書かれている。このP-51Dは1944年製で,シリアルは44-74939である

⬆ P-51D, front and left side of cockpit

写真下はBf109G-6の操縦席。正面計器板の右半分と右側面。正面計器板上方の光像式照準器は右側へ寄せられているが，使用するさいには中央部へもってくる。文字盤まで読める鮮明な写真で，細部がわかって面白い。カラー写真，本文記事とあわせてごらんください。

スミソニアン航空博物館に保管されているこのBf109G-6は，1944年7月にイタリアのサンタマリア方面で米軍がろ獲したもので，FE-496の記号をつけて米本国に運ばれ，テストされた。スミソニアンのシルバーヒル集積所に保管されていて，約2年かかって修復，1974年4月17日に復元が完成して，現在同博物館に展示されている。

⬇ Bf109G-6, front and right side of cockpit.

Bf109 Gustav's Cockpit Interiors

↑ Bf109G-6, general view of cockpit.

メッサーシュミット Bf109G-6

➡ Virtical view lookir nto Bf109G-6's cockpit.

ここの3枚はBf109G-6の操縦席内。写真左は後上方から見たコクピット内で，特徴ある角形の前方風防枠，赤いレバーのにぎりやオレンジの送油管などの色別けがわかって興味ぶかい。P-51同様，個々の計器や細部については本文記事参照。写真右は高いところから見下した操縦席全景。写真下はコクピット後方左側で，エレベーター・トリムとフラップ操作用の大きなホィール，赤いオイルクーラー調整レバー，座席の一部などがうつっている。

⬇ Bf109G-6, rear left sice view.

写真上と下もBf109G-6の操縦席。正面計器板のクローズアップと左側からのぞき込んだところ。ただしこの写真は復元前のもので，照準器がはずされており，正面計器板右側のプロペラ・ピッチ計など計器の一部もはずされて，操縦スティック前方ボックス状のモーターカノン（20mmマウザーMG151/20）カバーの上などに置かれている。

↑ Bf109G-6, instrument panel.

↓→ Bf109G-6, general view of cockpit.

写真右と下もBf109G-6の操縦席。左上の写真にあるモーターカノン・カバーははずされている。写真下は背あてが8mm防弾鋼板であるバケット・タイプの操縦席。背あての後側にも4mmの防弾鋼板が張られている。

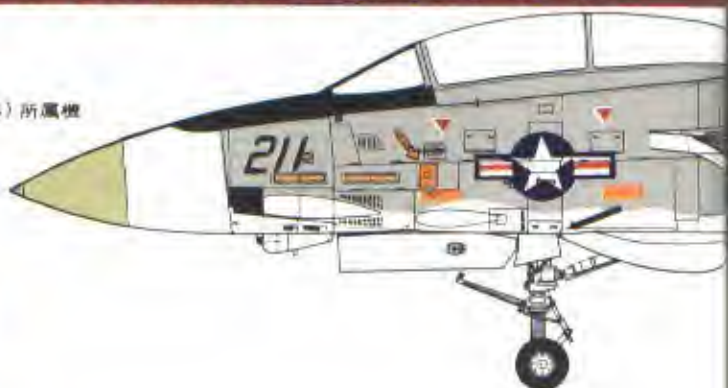
Bf109Gの操縦席風防は右横開き式で、試乗した連合軍のパイロットによれば、コクピットは小さくて狭い感じで、離陸滑走時の前方視界は極端に悪かったが、滑走距離は短かく、離陸性能はスピットファイア9などよりはるかにすぐれていたという。

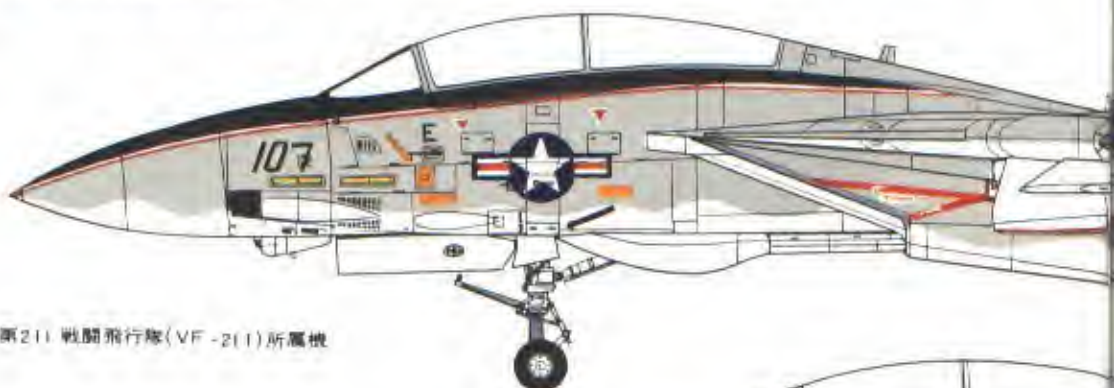
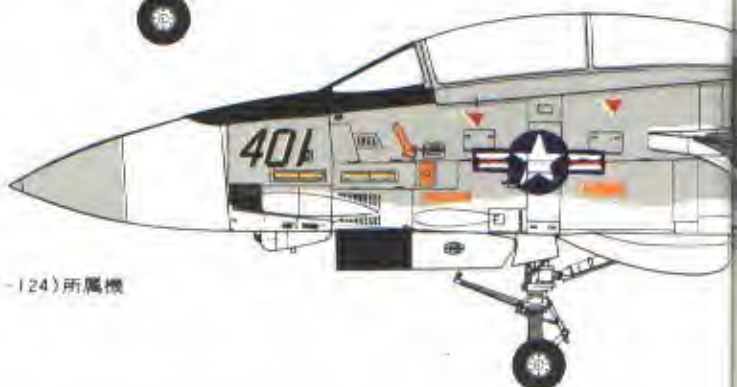
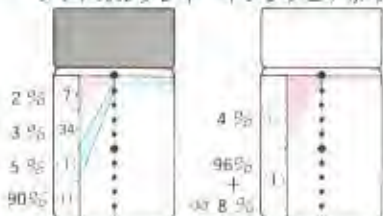
⬇ Bf109G-6, pilot seat with 8-mm armour back.

グンゼ産業Mr.カラー

GUNZE SANGYO

ハイモデリングのための塗装マニュアル

① 第24戦闘飛行隊（VF-24）所属機

GRUMMAN F-14A TOMCAT

② 第211戦闘飛行隊（VF-211）所属機

③ 第124戦闘飛行隊（VF-124）所属機

配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトした混色パターンは、左のナンバーがグンゼ・カラーナンバーで、中央の目盛りは混合%を示し、ひと目盛りが10%を示しているが、厳密な混合%を示しても、あまり重要とはいえない個々の色感とかモデル塗装上の個性という問題もあり、あくまでも、この混合比は目安とお考え願いたい

第211戦闘飛行隊(VF-211)所属のF-14A

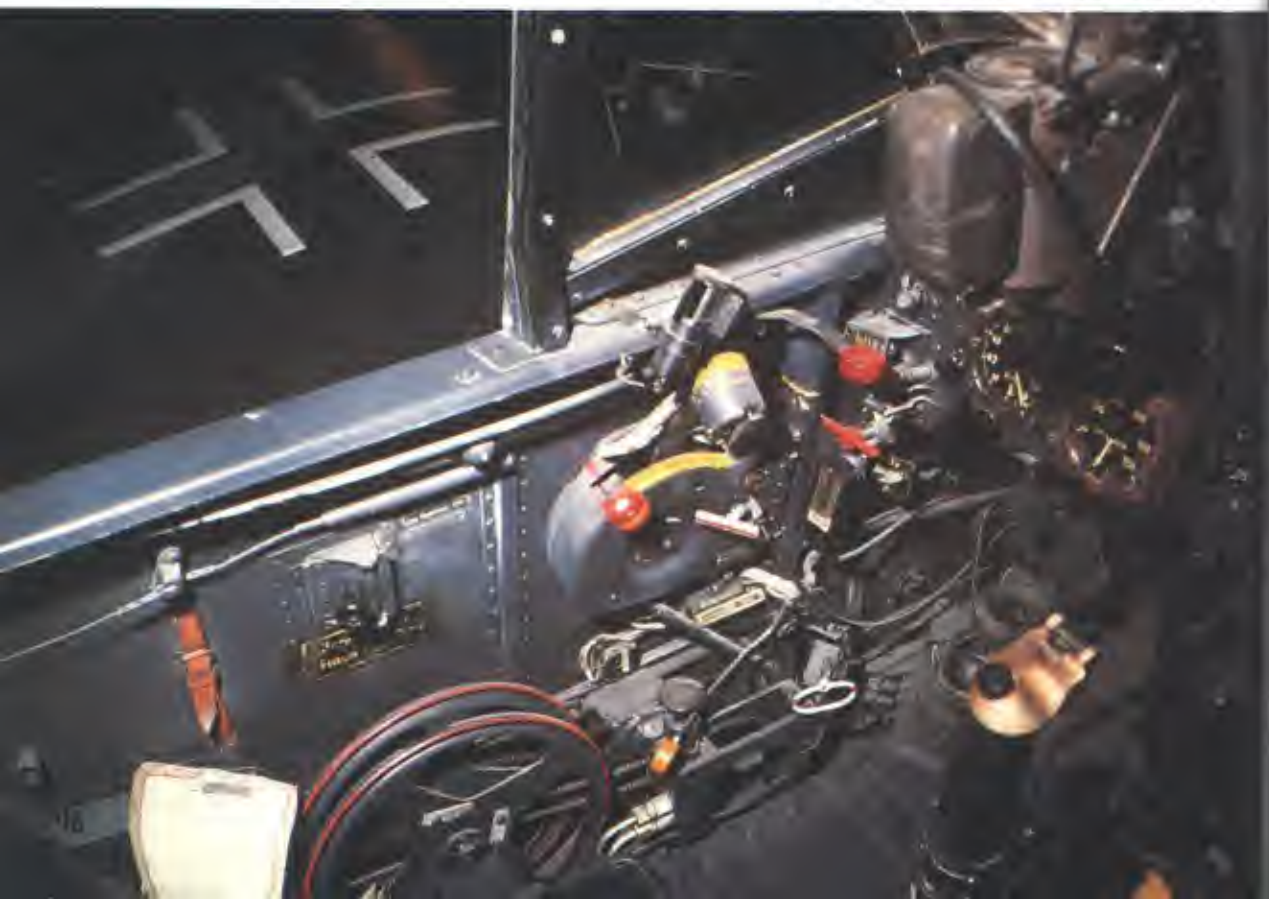
昨年10月，空母コンステレーションに積まれて米海軍横須賀基地に入港したF-14Aトムキャット。

写真左上は第211戦闘飛行隊（VF-211）所属機と後方には第24戦闘飛行隊（VF-24）の所属機も並んでいる。

写真上と右は第211戦闘飛行隊所属機。

↑ Bf109G-6, pilot's seat looking to right rear.

99ページにつづいて,Bf109G-6のコクピット。写真上は左側から見た操縦席後方，黄色に見えるのは送油管，その下方のブルーに塗ってあるのは酸素装置，右側に開かれた中央部の風防もよくわかる。写真下は右後方から見たコクピット前方左側。赤く塗ったレバーのにぎりは，上方のまるいのがキャノピー投棄用，その下はランディング・ギア用スイッチ，左側のまるいのはオイルクーラー調整用。右側の操縦スティック上端に黒く見えるのは，胴体砲用の押ボタン。

↓ Bf109G-6, left side of front cocpkit.

欧州戦線の ムスタング

P-51D "Shangri-La", 4th FG, 336th FS, flown by Capt. Don Gentile.

〔前ページ〕第8空軍のエースであるドン・ジェンティル大尉と乗機のP-51D“シャングリラ”号。同大尉は1942年6月にアメリカ義勇兵部隊である英空軍第133“イーグル”スコードロンの一員となり，同スコードロンが米軍に移籍されて第4戦闘大隊（4th FG）第336戦闘中隊（336th FS）となってからもひきつづいて終戦まで戦闘に参加，21.8機撃墜のスコアを持つ第4戦闘大隊のトップエース。スコアの内訳はFw190が10機，Bf109が9機，その他である。

〔右〕これも第8空軍のエースの一人ジョンD.ランダース中佐のP-51D“ビッグ・ビューティフル・ドール”号。同中佐は太平洋戦線の第49戦闘大隊（49thFG）で6機撃墜の戦果をあげ，のちに欧州に転じて第8空軍第78戦闘大隊（78th FG）の司令官となり，写真のような塗装の機体で戦った。撃墜機数は14.5機。

P-51D "Big Beautiful Doll", 78th FG, flewn by Commander John D. Landers.

（左）ベルリン地区を攻撃する爆撃機部隊の援護に活躍した第9空軍（9th AF）第363戦闘大隊（363rd FG）第380戦闘中隊（380th FS）所属のP-51Dの1機“フールス・パラダイス4世”号。上空は帰投したP-51D。

（下）これも第8空軍のエースの一人であるヘンリーW.ブラウン大尉のP-51D（コード・レターWR-Z）。同大尉は第355戦闘大隊（355th FG）第354戦闘中隊（354th FS）の一員としてP-47D、P-51B、P-51Dなどで出撃、17.5機撃墜の戦果をあげている。1度の出撃で4機撃墜が1回、3機撃墜が3回、2機撃墜が2回という“かためうち”の名手であった。1944年10月に対空砲火にやられてドイツ軍陣地内に落下傘降下して捕虜となったが、戦後空軍に返り咲いて空軍大佐。写真は英国のステープル・モーデン基地にて。左端が同大尉である。

← P-51D Mustangs of 363rd FG, 380th FS, 9th AF.

↓ P-51D, WR-Z, 355th FG, 354th FS, flown by Henry W. Brown.

Line up of P-51, from left to right: 4th FG (nose), 359th FG, 20th FG, 353rd FG, 357th FG, 356th FG, 352nd FG, 479th FG. Debden, Mar. 23, 1945.

〔上〕ドイツ攻略も最後のツメに入った1945年3月23日、第8空軍の各戦闘大隊の司令官は英国のデブデン基地に集まって作戦会議を開いた。写真はそのときに同基地にはせさんじた各戦闘大隊のムスタング。手前の機首だけ見えるのは第4戦闘機大隊、つづいて第359、第20、第353、第357、第356、第352、第479戦闘大隊のP-51Dが順に並んでいる。〔下〕上の左端の機体をクローズアップしたもので、第4戦闘大隊第336戦闘中隊(336th FS)所属機で、マルコム風防装備のP-51B、機首のバンドは赤である。

P-51B of 4th FG, 336th FS.

〔下〕1943年9月から第8空軍のさん下となって、英国のキングス・クリフェ基地を本拠として戦闘した第20戦闘大隊(20th FG)第79戦闘中隊(79th FS)のP-51D。垂直尾翼の機体識別文字は黒地に白。第20戦闘大隊は、前半をP-38HとJ型のライトニングで戦い、P-51ムスタングに機種改変したのは1944年7月からで、主な戦闘参加はライトニングによるものであった。

P-51D of 20th FG, 79th FS.

Bf109B-2

Bf109スナップ集

カラー・ページ（95頁）の操縦席内計器板とあわせて、Bf109の珍らしい写真を紹介しよう。〔上〕最初の生産型のBf109B。プロペラを2翅のVDMハミルトンとし、ユモ210Da（680hp）を積んだB-2である。42機が生産された。〔下〕DB601A-1エンジン（1,100hp）を積んだBf109E-7／Trop。アフリカ戦線で整備中。

Bf109E-7

［下］Bf109のなかで、もっともすぐれた型といわれるFシリーズ。写真の機体はDB601Nエンジン（1,200hp）を積んだF-2である。武装は7.9mmMG17機関銃×2と15mmMG 151×1。1941年4月にデビュー、翌42年初めからは、DB601Eエンジン（1,300hp）に換装したF-3が出現。まもなくMG151を20mmMG151／20に強化したF-4とFシリーズの戦闘機型がつづき、戦闘偵察型のF-5、F-6も作られた。写真の機体は1941年6月に発令されたソビエト侵攻のバルバロッサ作戦に参加した第51戦闘航空団第1連隊（I.／JG51）の所属機。パイロットは乗り込んでいるが、出撃前のいこいのひとときである。

Bf109F-2

Bf109G-1

〔左・下2枚〕"グスタフ"のニックネームで知られるBf109Gシリーズ。GシリーズはFシリーズの機体に圧縮比を大きくして出力を高めたDB605Aエンジン(1,475hp)を積んだもので、Fシリーズにくらべると、外形上の差異はスピナの後方両側に小さな空気取入口が付き、操縦席風防の両側前下方にある三角形のワクがなくなっただけである。水メタノール噴射のDB605Dエンジン(1,800hp)に換装したG-5以降の型では、胴体に13mmMG131機関銃2門を積み、エンジン・カウリング両側に大きなコブができた。写真左は気密室の操縦席にしたBf109G-1、写真最下段は通常の操縦席のBf109G-6である。

Bf109G

Bf109G-6

enjoying an interval of leisure snatched from busy life, at a southern front.

〔左上〕昭和18年にニューギニア戦線で撮影した1式戦隼2型。基地名や所属部隊は不明であるが、飛行場を飛び立って離陸上昇するところを地上の高いところからうつした珍らしいシーンである。ちょっとぶれぎみのうえに、背景の木立ちがじゃまして、尾翼の部分などは変ったかたちに見えるが、それがかえって迫力をましている。〔上〕同じく南方戦線の97式重爆2型。機体の下にのんびりと憩う"忙中閑"のひととき。出撃するものであろうかあるいは帰投したものであろうか、整備員たちが上空の機体に笑顔で手をふっている。

〔下〕柏を基地として帝都防空の任にあたった飛行第70戦隊第3中隊の隊員たちと2式単座戦闘機鍾馗。左端は飛行隊長の河野大尉、2人目は7機撃墜のエースである小川誠少尉（本文75ページ記事参照）。

Nakajima Ki.44 Fighter SHOKI (Tojo) of the 3rd Chutai, Hiko 70 Sentai, and its caretakers, stationed at Kashiwa Base for the metropolitan (Tokyo) air-defense. Standing left-end is Capt Kono, flight leader, and the next is 2nd Lt. Makoto Ogawa, the 7-victory Ace pilot. (Article, on Page 75)

ルフトバッフェの“猛きん”

ユンカースJu87 シュツーカ (3)

Ju87R-1

解説：川上しげる

〔左上〕飛行中のJu87R-2。この角度から見ると、翼下面の増槽取り付け部のようすなどがよくわかる。第2急降下爆撃航空団（St.G.2）の所属機。〔左下〕後方から見たJu87R-1。R-1はJu87B-2をベースとした長距離侵攻型で、1940年初頭から実用化された。Rはドイツ語の"Reichweite"つまり「長距離」の頭文字である。〔上〕掩体に運ばれるJu87R-1。写真の機体はプロペラの形が異なっていて、B-1のもののように見える。アゴ形の冷却器の側面には「不凍液グリコール」と書いてある。〔下〕主翼下面に150-ℓ入り増槽2個を懸吊したJu87R-1。主翼内の燃料タンクも増量され、行動半径は700kmとなった。

Ju87R-2 of St. G.2

Ju87R-1

Ju87R-2s of St. G.2

〔左上〕これも118ページ上と同じく飛行中のSt.G.2のJu87R-2。機首上・下面のラジエータなどの開口部の細部がよくわかる。

〔左下・上・下〕同じくSt.G.2のJu87R-2。同航空団は「インメルマン航空団」のニックネームをもち、東部戦線で戦った。Rシリーズは R 1、2、3および4の各種があったが、外形その他はみな同じで、内部の搭載機器が異なるだけである。

Rシリーズは、既述のように洋上の艦船攻撃もできる長距離侵攻型で、機内タンクを増設、落下増槽を吊して燃料の搭載量をふやしたものであるが、ベースとなったB-2にくらべるとその分だけ爆弾の搭載量は減ることになった。B-2は1,102-lb（約500kg）1発または551-lb（約250kg）1発+110-lb（約50kg）4発であったが、Rシリーズは最大551-lbが1発であった。1940年初めから実戦部隊に引渡され、I／St.G1（第1急降下爆撃航空団第1連隊）に配備されて、同年4月のデンマーク、ノルウエー侵攻作戦で初めて戦闘に参加している。

装備機でたどる 米第5空軍戦史 ⑮

WINGS OF 5TH AIR FORCE

このページと次ページは，先月号で一部紹介した第475戦闘大隊（475th ＦＧ）第432戦闘中隊（432nd ＦＳ）所属のロッキードＰ-38Ｊ。いずれも機首に派手なマーキングをして戦っている。既述のように，同戦闘中隊は1944年３月から６月にかけてＰ-38ＦとＨ型をＪ型に改変したが，ここの写真はその直後の同年夏から秋にかけての撮影。また同中隊は同年春から四つ葉のクローバを部隊記章として採用，一部の機体はそれを機首先端につけていた。左と右ページ下の写真でそれがよくわかる。基地はニューギニアのホーランジアまたはナザブと思われる。

←↓ P-38Js of 432nd FS, 475th FG, Hollandia, 1944. Note the Green-Four-Leaf Clover insignia on the front tip of nose. (Amos Warner)

上の写真は1944年末または1945年初めにレイテ島で撮影した第432戦闘中隊のP-38J。この中隊が所属する第475戦闘大隊は1944年末にニューギニアからフィリピンに前進，日本機を相手に激しい戦闘をくりかえし，第5空軍第2のエースであるトーマス B. マクガイア Jr をはじめ数多くのエースが輩出している。

▶▼ P-38Js of 432nd FS, 475th FG, Hollandia, 1944. (Amos Warner)

このページ3枚は第475戦闘大隊第433戦闘中隊（433rd FS）の中隊長であるウォレンR.ルイス少佐のP-38J。同少佐は7機撃墜のエースであり、同じく15機撃墜のエースであったダニエルT.ロバート少佐が戦死したのち、同少佐のあとをついで第433戦闘中隊の中隊長となっている。機番号は170。左の写真でコクピット下方の撃墜マークがよくわかる。写真はビアク島で撮影。

P-38J flown by Maj. Warren R. Lewis, Commander of 433rd FS. (Warren R. Lewis)

Vickens-Armstrongs Valiant

Valiant B.1 2nd Prototype(WB21

ジェット軍用機の先輩たち

イギリス編 ⑳

ビッカース・バリアントは，英空軍で実用化された最初の4発ジェット爆撃機。戦略ジェット爆撃機の構想で作られた"Vボマー"の一番手でもある。

〔上〕1952年4月11日に初飛行したバリアントの原型2号機(WB215)。約1年前に飛んだ原型1号機は気空取入口がスロット状の狭いものであったが，2号機では大きく開いたリップ状に改められている。〔下〕1955年9月のファーンボロ航空ショーで，初めて公開されたバリアントB.Mk1。

Valiant B.1 flying display at Farnborough,1955.

Valiant B.(P.R.)Mk 1

〔上2枚〕バリアントB.(P.R.)Mk1。バリアントの生産型は1951年4月に25機が発注され、約4年後の1955年6月までに全機が完成して英空軍に納入されたが、そのうち15機は爆撃型のB.Mk1、5機は長距離戦略偵察型のB.(P.R.)Mk1であった。B.Mk1は計36機、B.(P.R.)Mk1は計11機が生産された。B.(P.R.)Mk1は、のちには全機が空中給油のノーズ・プローブを付けて、給油母機に改造されている。

バリアントは円形断面の胴体にコンパウンド・スウイープの主翼を肩持ち式に配した4発ジェット機だが、そのエンジンを主翼に埋込み式に装備したのが特徴である。B-47など、同時代のアメリカのジェット爆撃機が主翼下にポットで吊下げるエンジンの装備方式とは対照的で、バリアントにつづくバルカン、ビクターのVボマーは、いずれもこの形式を採用した。バリアントの場合、エンジンの空気取入口からジェット・ノズルまでは12mをこえる長いものとなっている。

Valiant B.(P.R.)Mk 1

（下2枚）機首に空中給油装置をつけて、爆撃、写真偵察、空中給油の三つの任務に使えるようにしたB.(P.R.)K.Mk 1。この型は1956年3月から6月にかけて計13機が作られている。

バリアントの乗員は操縦士、副操縦士、ナビゲータ2人、通信士1人の計5名で、左側のまるい昇降口から出入りした。操縦士と副操縦士席は、マーチン・ベーカーMk 3 A射出座席で、緊急脱出のさいにはキャノピーの上方をふきとばしてベイルアウトするようになっていたが、ほかの3名の乗員席は射出座席ではなく、昇降口または右後方の緊急脱出ハッチをあけて、飛び出すようになっていた。下の写真で特徴のあるリップ状の空気取入口がよくわかる。タンデム2車輪の主脚は外方へ引上げて主翼内に収納した。水平尾翼はジェット後流をさけて、垂直尾翼の高い位置に付けられている。

Valiant B.(P.R.)K.Mk 1

Valiant B.(P.R.)K.Mk 1

このページと次ページはバリアントの最終生産型であるB.(K.)Mk 1，爆撃、空中給油の両用に使えるもので、燃料の搭載量は45,352ℓ，そのうち約22,730ℓは空中給油が可能であった。B.(K.)Mk1は計44機が生産されて、最終号機は1957年8月に引渡されている。右下の2枚は低高度用の迷彩塗装機である。

イギリスで最初の4発ジェット爆撃機として注目されたバリアントではあったが、偵察と空中給油機に転用されて、1965年1月までに全機が退役した。1955年にB.Mk1が初めて英空軍に引渡されて以来、約10年間就役、1956年秋のスエズ動乱ではエジプトに出動しているが、イギリスで初めて原爆実験を行なった飛行機として歴史上に名をのこすのみである。原爆実験に使われた1機は、現在英空軍博物館に保存されている。

Valiant B.(K.)Mk 1.Final production version.